

Логістична концепція розвитку транспортної системи західних областей України

Л.І.Савчук, к.е.н., доцент

Тернопільський національний економічний університет

46020 Україна, м.Тернопіль, Львівська, 11

Точка зору про те, що управління транспортною системою повинно орієнтуватись тільки на мінімізацію витрат, яка домінувала на протязі досить тривалого періоду часу, та й досі активно використовується в деяких бізнесових структурах, вже не відповідає вимогам сьогодення. Управління стає оптимальним лише тоді, коли воно базується на оптимальній логістичній концепції, тісно пов'язаній з активною ринковою стратегією [1, 6].

Тернопільська область станом на даний час практично втратила свій повітряний транспорт. Більше того, під загрозою існування опинився і власне тернопільський аеропорт. Разом з тим за своїм техніко-економічним станом він відповідає сучасним міжнародним вимогам. Аеропорти в сучасних умовах розвитку світової економіки стають не лише з'єднувальним ланцюгом між окремими країнами у напрямку переміщення товарів, але і вантажорозділними, промисловими, комерційними центрами, а також центрами інформаційного забезпечення у системі виробництва та розподілу товарів [2, 115]. Це вже не кажучи про всі інші вигоди. По-друге, географічне положення Тернопільської області і власне м.Тернопіль. Якщо уважно поглянути на карту західної України, то можна зауважити цікавий факт: м.Тернопіль знаходиться в самому її центрі. Відразу шість обласних центрів (Хмельницький, Чернівці, Івано-Франківськ, Рівне, Луцьк, Львів) знаходяться на відстані в 100-160 кілометрів від Тернополя. Відповідно до цього логістична схема транспортного вузла, що пропонується до реалізації, виглядає наступним чином: на базі тернопільського аеропорту формується міжнародний аеропорт, здатний приймати повітряні міжнародні авіарейси. На нашу думку, щодо попиту на дані види сполучення можна не хвилюватись. Наведемо наступні аргументи. Це насамперед близькість двох із трьох найбільших оптових ринків

України, які знаходяться в Хмельницькому і Чернівцях. По-друге, близькість до шести обласних центрів України, які відзначаються стабільними темпами економічного зростання. По-третє, близькість потужної рекреаційної зони, попит на послуги якої протягом останніх років невпинно зростає (Карпати, Буковель, Синєвір, Солотвино, Кривче). По-четверте, велика питома вага населення, яка має найвищі показники міжнародної міграції по Україні. По-п'яте, згідно програми «Євро-2012» Тернопіль затверджений як місто-супутник Львова, де буде забезпечено розміщення однієї з команд - учасників чемпіонату Європи з футболу з усіма впливаючими з цього наслідками. Відповідно в прилеглих до аеропорту територіях (або на території самого аеропорту) формуються транспортні логістичні центри (складські приміщення, автотransпортні підприємства, комунікації, підприємства сервісного обслуговування, готелі, підприємства громадського харчування, тощо). Після прийому і розміщення вантажів на складах і оптових базах транспортом логістичного центру із залученням при необхідності транспортних засобів інших транспортних організацій забезпечується переміщення вантажів до кінцевих споживачів. Реалізація наведеної логістичної моделі забезпечить ефективне функціонування не тільки тернопільського аеропорту, а й сприятиме поповненню міського бюджету, покращенню транспортної інфраструктури міста і області, більш повному задоволенню попиту населення області і навколишніх областей в повітряному сполученні як всередині України, так і з закордонними країнами.

Література

1. Кальченко А.Г. Логістика: Підручник. – К.: КНЕУ, 2003. – 284с.
2. Онищенко О.В. Регіональні аеропорти у системі транспортно-виробничих об'єднань. // Ринок послуг комплексних транспортних систем та прикладні проблеми логістики: Збірник доповідей 11 Міжнародної науково-практичної конференції. – К.: Міністерство транспорту і зв'язку України, 2009. – 200с. (с.114-116).